EL MITO

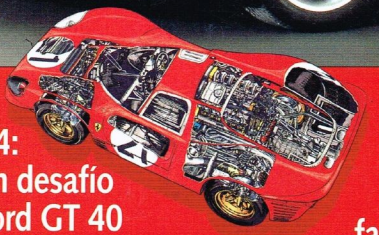
4

Ferrari

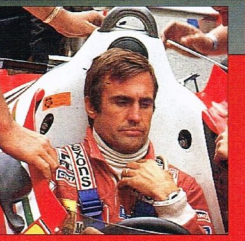
Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

Modelismo: todos los Cavallinos de Le Mans

456 GT: la 2+2 con sabor antiguo



330 P4: el gran desafío a la Ford GT 40



Carlos Reutemann: el heredero fallido de Fangio

EL MITO FERRARI
13004
$4,90
DISTRIBUYE EN CAPITAL: HUESCA SANABRIA
EN INTERIOR: DGP
9 789504 900306

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 4

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sajmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Resteli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.

Diseño: *Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.*

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Bancheiro
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 482-0655 y 482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, Nº 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en septiembre de 1998

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 1 950-49-0030-5

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Anselmo L. Morvillo

EL MITO FERRARI

Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

456 GT, el regreso al Gran Turismo

1993: luego de 8 años del lanzamiento de la 412, aparece en el catálogo de la casa de Maranello una coupé 2+2, con el motor 12 cilindros en posición delantera y colores insólitos.

Con la 456 GT la Ferrari vuelve a una linea clásica y querida: la de los autos con motor delantero y un imponente capot.

Doce cilindros en V, una tradición de la Ferrari.

El regreso de Ferrari al Gran Turismo tiene un nombre: 456 GT. El lanzamiento oficial se realizó en el Salón Internacional de París en 1992. Desde 1990, cuando salió de producción la 412, no había en el catálogo una Ferrari 2+2.

DOS ASIENTOS MAS DOS CON PERFORMANCE DEPORTIVA

La 456 GT llenó un vacío en la oferta de la casa, si bien son muchos los que no dejaron pasar la ocasión para recordar que las Ferrari son, por vocación, biplazas deportivas. Pero tratándose de un constructor comprometido con el placer de manejar, como es el caso de Ferrari, existe una ya larga tradición de modelos que pueden transportar a cuatro pasajeros.

Claro que nunca se definió como de cuatro asientos a un vehículo con el Cavallino Rampante en la parrilla. A lo sumo como 2+2, subrayando así que las butacas delanteras son más importantes (y cómodas), aunque puede llevar también a otras dos personas. Pero siempre con dos únicas puertas.

LA 456 SIGUE UNA TRADICION QUE NACIO EN 1960

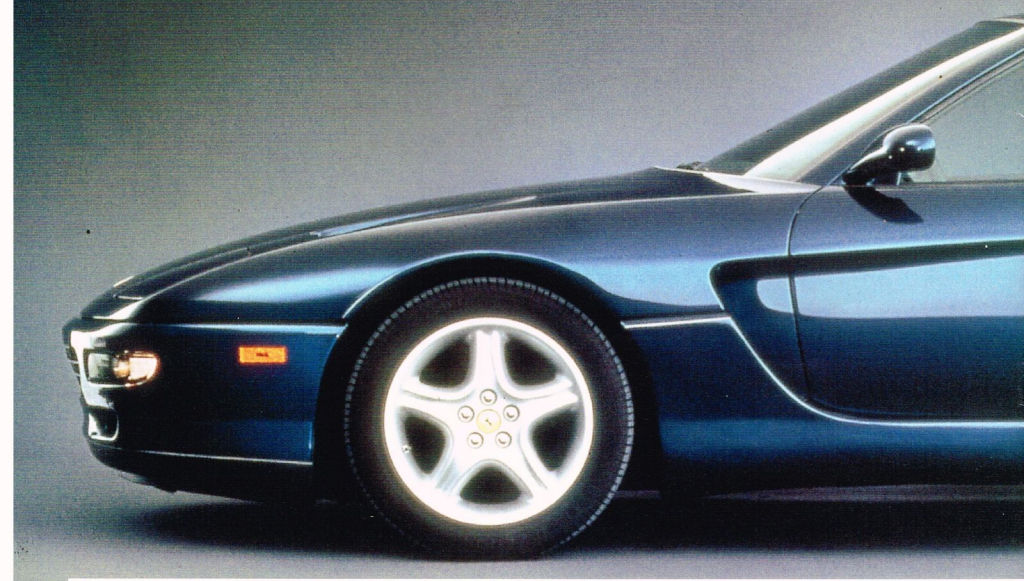
Las primeras 2+2 aparecieron ya en los primeros años de vida de la fábrica, cuando carroceros como Touring también satisfacían los pedidos de los clientes respecto

de la cantidad de lugares. La primera 2+2 Ferrari, o mejor dicho la que marcó oficialmente el nacimiento de este tipo de vehículo y que por primera vez tuvo este nombre, fue la 250 Coupé 2+2 de 1960.

Una línea moderna con una cola inconfundible.

FERRARIS 2+2 AUTOMATICAS Y MANUALES

Desde entonces ha habido una sucesión de nombres y de autos para satisfacer a los clientes de Ferrari que pedían performances acompañadas por el confort, por una mayor comodidad diaria y, especialmente, por la posibilidad de que pudieran viajar cuatro personas.
Así llegaron la mítica 330 de 1964, es decir la clásica Ferrari de cambios manuales, la 365 de 1967, la 365 GT/4 de 1972, que tenía motor con 4 árboles de leva a la cabeza, la 400 Automática de 1976, primera Ferrari equipada con caja automática como alternativa a la manual, la 400 I de 1979 y la 412 de 1985, que se dejó de producir en 1990.



AERODINAMICA ESTUDIADA EN EL TUNEL DE VIENTO

La línea de la 456 GT, diseñada por Pininfarina, fue optimizada en el túnel de viento. Las pruebas se desarrollaron con modelos en escala 1:1 y 1:2,5 y fueron dirigidas especialmente hacia la sustentación, es decir el valor que expresa la calidad del vehículo para asegurar siempre una buena adherencia, más o menos como hacen los alerones y los spoilers en la Fórmula 1. Sobre los modelos 1:2,5 en particular, se definió el fondo del auto, en un túnel de viento dotado de piso móvil, capaz de simular condiciones reales de viaje. Entre los detalles refinados de la aerodinámica de la 456 GT hay que mencionar el spoiler móvil integrado en el paragolpe trasero: a

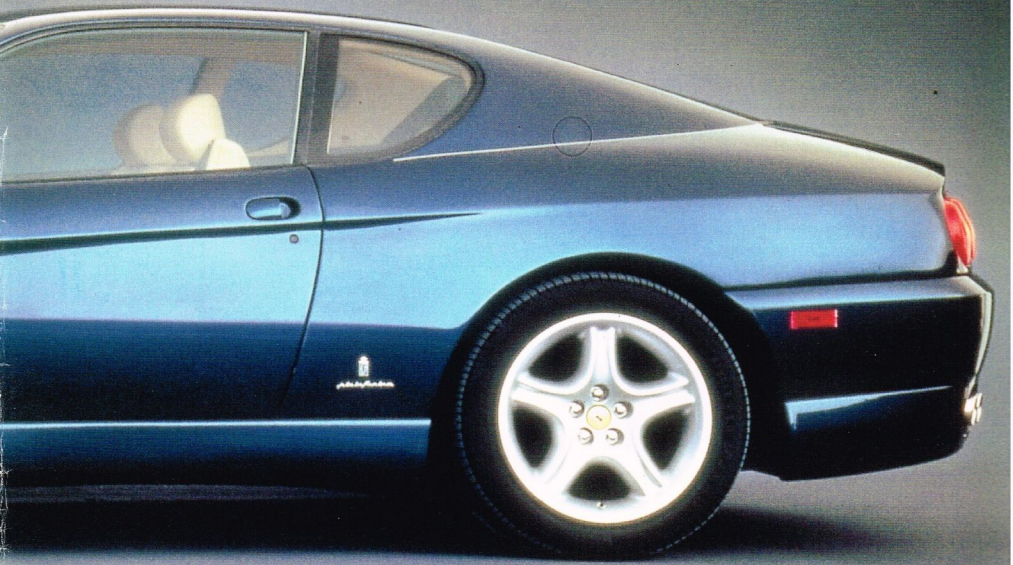
La 456 GT, entonces, se integra plenamente a la tradición de aquellas Ferrari más cómodas y menos extremas en su performance y en sus líneas. Verdaderas Ferrari Gran Turismo. Los modelos fueron diseñados por Pininfarina respetando la tradición Ferrari.

SE DESTACAN LOS FAROS DELANTEROS RETRACTILES

Se caracteriza por los faros retráctiles, por el largo capot parecido a las Ferrari de los años 50 y 60, por el techo que se prolonga en la cola, por las ópticas traseras grandes y de líneas curvas, según la moda del "todo redondo" de los años 90. Muchas tomas de aire en la carrocería: en la trompa, con las dos agresivas tomas para los frenos a disco; sobre el capot, con dos aberturas para eliminar el aire caliente que sale de los radiadores; lateralmente, con las dos grandes salidas para desalojar el aire caliente del motor; y en la parte trasera, con un extractor en la zona inferior de la cola, integrado por un apéndice aerodinámico móvil que mejora la sustentación del eje posterior. Pero la carrocería de la 456 GT no es tan sólo hermosa a la vista, sino que es también un pequeño *capolavoro* de ingeniería: la habitabilidad es excelente para cuatro personas pero los volúmenes externos son los de una clásica Ferrari biplaza. Un resultado verdaderamente notable.

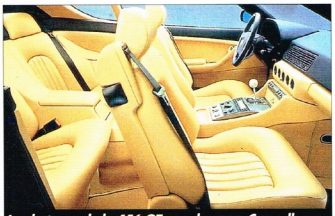
EL CHASIS ES UNA CLASICA JAULA DE CAÑOS DE ACERO

El chasis, según la tradición Ferrari, es de caños de acero y la carrocería, de aleación de aluminio, está soldada directamente sobre el mismo. La soldadura es eléctrica por puntos, pero entre chasis y carrocería se interpone un material



medida que aumenta la velocidad, una central electrónica se encarga de bajarlo para reducir la sustentación (y en consecuencia la resistencia al rodamiento) del tren posterior. Con respecto al tren delantero, el paragolpe-spoiler garantiza buenos valores de sustentación, además de ayudar a canalizar el aire hacia el ala posterior.

Como todas las Ferrari importantes, la 456 GT está firmada por Pininfarina. Los interiores son elegantes y deportivos.



Las butacas de la 456 GT son de cuero Connolly.

especial, el Feran, una chapa de acero tratada químicamente en forma diferenciada en las dos caras, para permitir la soldadura de dos materiales de características tan diferentes, que de otra manera no podría realizarse.

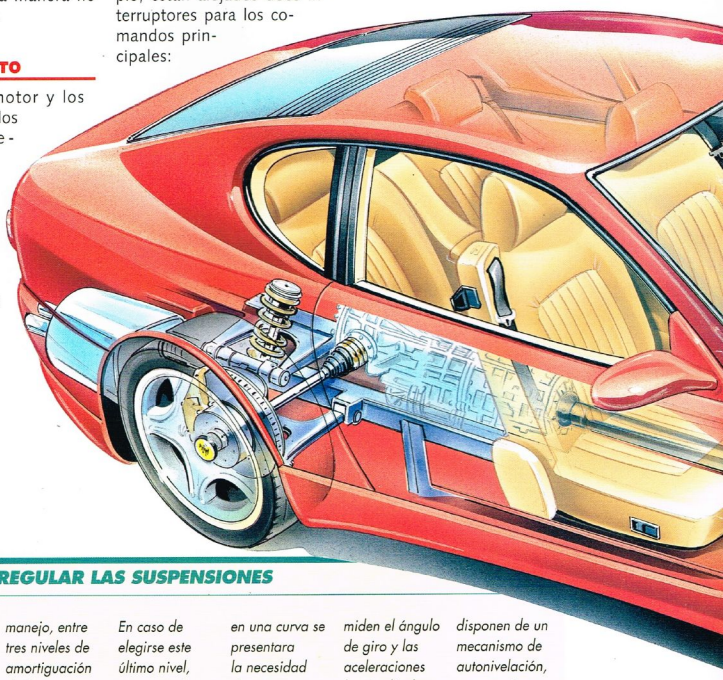
EL CAPOT ES DE MATERIAL COMPUESTO

El capot del motor y los "párpados" de los dos faros retráctiles están construidos con una serie de capas de material compuesto, con un interior en nido de abeja que permite obtener mayor rigidez.

También los interiores, como la carrocería, fueron diseñados por Pininfarina (su multicolor bandera-símbolo está situada sobre el tablero central) con la supervisión de los técnicos de Ferrari. Ya a primera vista muestran una fuerte personalidad y también muchas referencias al pasado, tanto de Ferrari como de Pininfarina. Fueron estudiados minuciosamente para ofrecer la máxima comodidad a los pasajeros. En la consola central, por ejemplo, están alojados doce interruptores para los comandos principales: desde la abertura del baúl a la luneta térmica, desde la regulación de las suspensiones a la traba de la tapa del tanque de combustible.

DOBLE AIRBAG DE SERIE Y CLIMATIZADOR AUTOMATICO

El equipamiento de serie incluye el doble airbag, butacas reguladas eléctricamente (distancia, inclinación y basculamiento) y que se vuelcan hacia adelante para facilitar el acceso de los ocupantes de los asientos traseros. El aire acondicionado es totalmente automático y está



El corte pone en evidencia la construcción sofisticada y, al mismo tiempo, la racionalidad de la mecánica de la 456 GT.

EL CONDUCTOR PUEDE REGULAR LAS SUSPENSIONES

Como en los autos de carrera más modernos, el conductor puede regular las suspensiones de la 456 GT. En efecto, posee un sistema de regulación de los amortiguadores. Es posible elegir, para adecuarlo al propio estilo de manejo, entre tres niveles de amortiguación de las imperfecciones del asfalto: deportivo, intermedio y turístico. En caso de elegirse este último nivel, una central electrónica se encarga de corregir automáticamente la regulación si en una curva se presentara la necesidad de una amortiguación más rígida. La central utiliza detectores que miden el ángulo de giro y las aceleraciones longitudinales y verticales (saltos). Las suspensiones delanteras, además, disponen de un mecanismo de autonivelación, que mantiene constante la distancia entre el chasis y el piso al variar la carga.

controlado electrónicamente. Tiene once salidas de aire para la ventilación de los asientos delanteros y de los traseros, y para desempañar el parabrisas y los cristales laterales. La radio, el amplificador hi-fi con ocho parlantes, el lector de discos compactos y las antenas de microfilamentos son de serie.

DOCE CILINDROS EN V A 65° CON VOCACION DEPORTIVA

El motor de la 456 GT es el típico gran motor de la casa de Maranello. Se trata de un 12 cilindros en V a 65° con block, tapa de cilindros y cárter de aceite en aleación liviana. Las camisas de los cilindros son de aluminio. El árbol de levas está dotado con un limitador de torsión anterior. El régimen máximo es de 7250 vueltas por minuto.

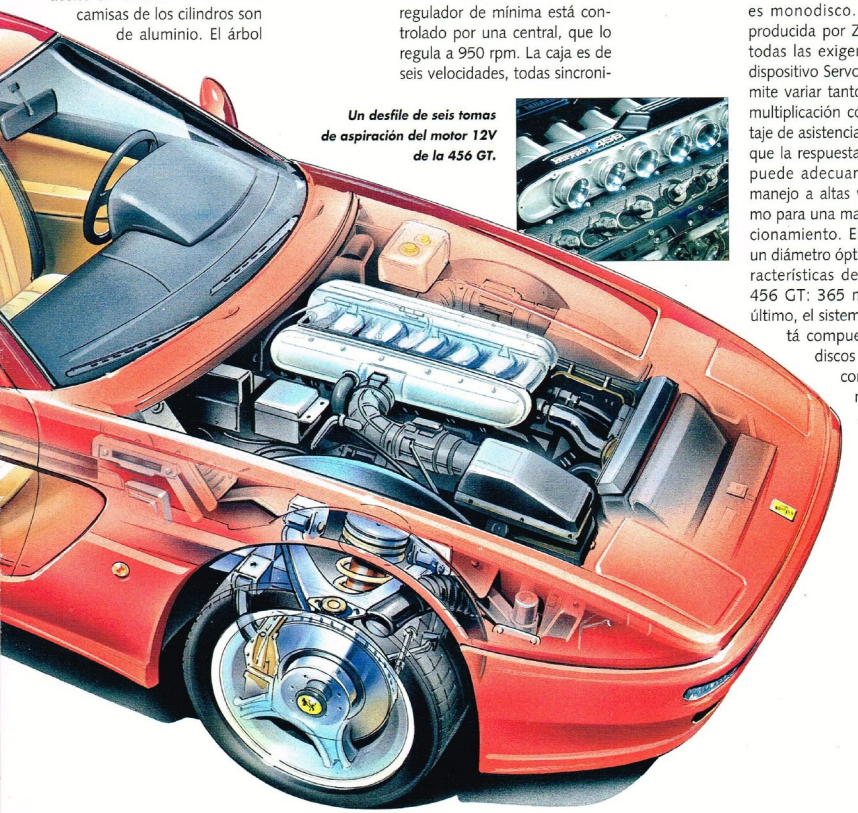
Cada cilindro dispone de cuatro válvulas: dos de aspiración y dos de descarga. El circuito de lubricación se sirve de dos bombas de recupero y una de envío, más un radiador de aceite y un sistema de conductos que enfría la parte inferior de los pistones con chorros de aceite.

FICHA TECNICA

Motor:	12 cilindros en V a 65°, anterior longitudinal, diámetro por carrera 88x75mm, cilindrada 5473,9 cm³, compresión 10,6:1
Distribución:	biárbol por bancada, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección Bosch Motronic 2.7
Potencia:	442 CV a 6250 rpm
Cuerpo vehículo:	coupé, 2 puertas, 2+2 lugares; chasis jaula de caños de acero, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, cambio de 6 velocidades
Suspensiones:	ruedas independientes
Frenos:	discos autoventilados con ABS
Neumáticos:	del. 255/45 ZR 17, tras. 285/40 ZR 17
Dimensiones:	4,73/1,92/1,30 m
Peso:	1690 kilos
Velocidad máxima:	más de 300 Km/h
Aceleración de 0 a 100 Km/h:	5,2 segundos
Aceleración de 0 a 1000 metros:	23,3 segundos

UNA CENTRAL ELECTRONICA PARA REGULAR EN BAJA

El encendido y la inyección están controlados por una central Bosch Motronic 2,7. También el regulador de mínima está controlado por una central, que lo regula a 950 rpm. La caja es de seis velocidades, todas sincronizadas. Está ubicada posteriormente y en bloque con el diferencial, para mejorar la distribución del peso y disponer de un radiador para el correcto enfriamiento del aceite. El embrague es monodisco. La dirección, producida por ZF, se adapta a todas las exigencias: tiene un dispositivo Servotronic que permite variar tanto la relación de multiplicación como el porcentaje de asistencia, de manera tal que la respuesta del volante se puede adecuar tanto para el manejo a altas velocidades como para una maniobra de estacionamiento. El volante tiene un diámetro óptimo para las características de manejo de la 456 GT: 365 milímetros. Por último, el sistema de frenos está compuesto por cuatro discos autoventilados con pinzas de aluminio y sistema ABS producido por la Ate.



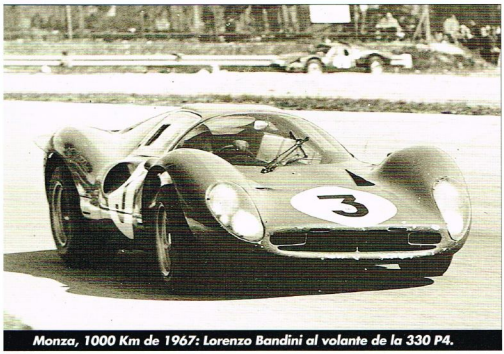
Un desfile de seis tomas de aspiración del motor 12V de la 456 GT.

LAS FERRARI DE COMPETICION

LAS SPORT PROTOTIPO

330 P4, la reina

1967: es la gran adversaria del Ford GT40. No gana las 24 Horas de Le Mans, pero conquista, a fuerza de podios y tras una memorable lucha con la berlinetta americana, el Mundial de Marcas. Es la Sport más famosa de la casa del Cavallino, una de las Ferrari más hermosas que se hayan realizado.



Monza, 1000 Km de 1967: Lorenzo Bandini al volante de la 330 P4.

1967: LOS RESULTADOS DE LA 330 P4

Carrera	Fecha	Piloto	Resultado
24 Horas Daytona	5/2/1967	Bandini/Amon	1°
		Parkes/Scarfiotti	2°
1000 Km Monza	25/4/1967	Bandini/Amon	1°
		Parkes/Scarfiotti	2°
1000 Km Spa	1/5/1967	Parkes/Scarfiotti	5°
Targa Florio	14/5/1967	Scarfiotti/Vaccarella	retirados
24 Horas Le Mans	10/6/1967	Scarfiotti/Parkes	2°
		Klass/Sutcliffe	retirados
		Amon/Vaccarella	retirados
BOAC 500 (Brands Hatch)	30/7/1967	Stewart/Amon	2°
		Scarfiotti/Sutcliffe	5°
		Williams/Hawkins	6°

Para algunos es la Ferrari más linda de todos los tiempos; para todos, una verdadera leyenda. Tal vez porque ningún otro auto de competición reunió en sí tanta potencia, belleza y, ¿por qué no?, también suerte: es decir todos los ingredientes que llevan a la victoria.

LA 330 P4 CONCLUYE EL DASAFIO ENTRE FERRARI Y FORD

La 330 P4 ganó lo que tenía que ganar: el Campeonato Mundial de Marcas 1967, pero especialmente el histórico final del desafío que vio enfrentarse a Ferrari y a Ford, este último ganador del título mundial anterior.

Nos referimos a una guerra iniciada en 1963, luego del fracaso –provocado por una explosión de orgullo de Enzo Ferrari– de las negociaciones para la compra de la casa italiana por parte de Ford. Los americanos se quedaron muy mal, al punto de ceder también al orgullo y querer humillar a los italianos en su mismo terreno: las competiciones. En el comienzo, la lucha se limitó a los autos ruteros, Cobra-Daytona versus 250 GTO. Pero luego, con la llegada del GT40 y de sus evoluciones MkII y MkIV, la batalla involucró los grandes Sport, feudo exclusivo de la casa de Maranello. En 1966 llegó el golpe: en las 24 Horas de Le Mans, que se corrió como siempre en junio, tres Ford MkII llegaron, en formación, en los primeros lugares, humillando a la Ferrari.

DESPUES DE LA DESILUSION DE LE MANS '66 FERRARI QUIERE LA REVANCHA

Era el destino que este momento llegara", había comentado Enzo Ferrari. Pero, detrás de la acostumbrada flema mostrada en público, el Commendatore escondía un enojo infinito: esa derrota interrumpió, entre otras cosas, una serie de seis victorias consecutivas en Le Mans. En la carrera por el título la Ford fue ayudada, en realidad, también por

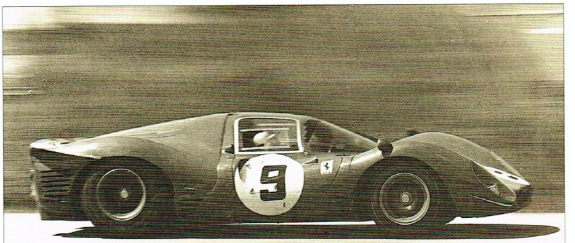
En la curva norte de la pista sobreelevada de Monza, en ocasión de los 1000 Km, la 330 P4 número 3 de Bandini-Amon corre hacia la victoria.

las continuas huelgas de los metalúrgicos (en las que, por primera vez, participaron también los obreros de la sección carreras de Ferrari) que impidieron que la casa italiana pudiese dedicar el acostumbrado cuidado a la preparación de los vehículos.

ORDEN DEL DIA: EN EL '67 VOLVER A GANAR

La consecuencia técnica más sobresaliente de estas huelgas fue la adopción de un cambio alemán ZF en las P3 de aquel año, en lugar de las transmisiones integralmente producidas en Maranello.

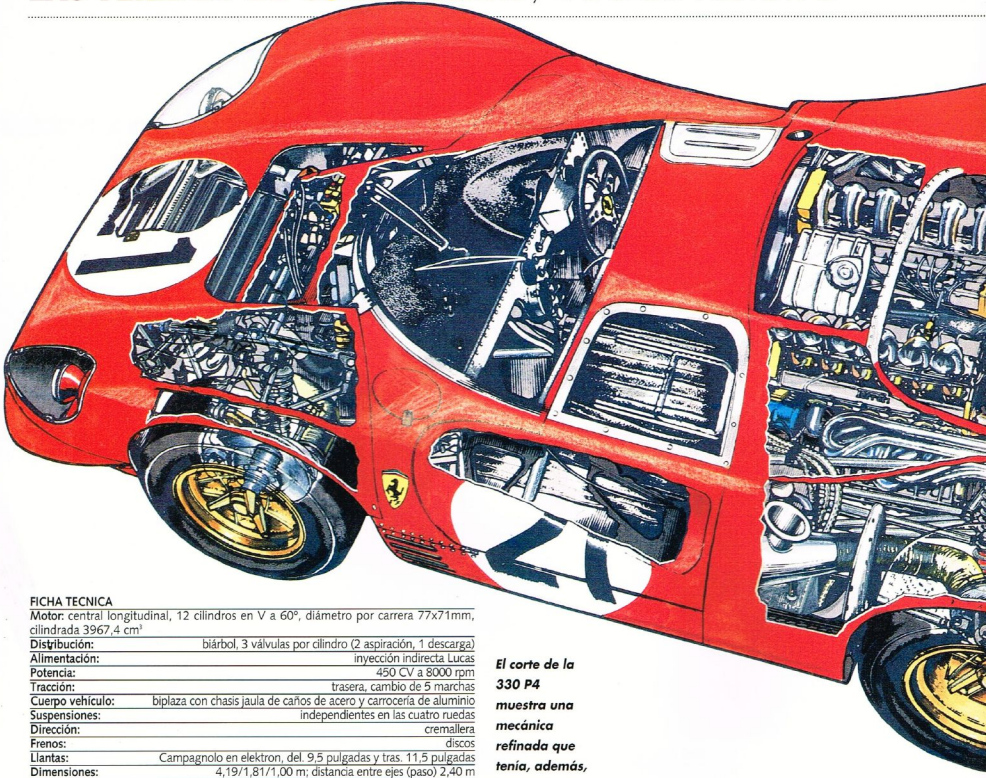
Para 1967, entonces, la orden fue volver a la victoria. Franco Rocchi, el ingeniero responsable de los motores, revisó totalmente el V12 de 4 litros de las Sport, introduciendo algunas de las soluciones utilizadas en la F1: la más vistosa fue la distribución con tres válvulas, dos de aspiración y una de descarga, que permitió aprovechar a pleno la inyección indirecta Lucas, utilizada desde el año anterior.



Pedro Rodríguez en Monza con la 330 P4 de la escudería NART.

EL MOTOR DE LA P4 TIENE FUNCION PORTANTE

También el chasis fue modificado, si bien quedó de caños de acero integrados por paneles de aluminio en la parte central y con el motor con función portante en la parte posterior. Estéticamente las modificaciones se limitaron a pocos detalles: las nuevas P4 eran más o menos idénticas a las últimas P3. En el equipo hubo novedades: entre los pilotos estaba el neocelandés Chris Amon, que se sumó a Ludovi-



FICHA TECNICA

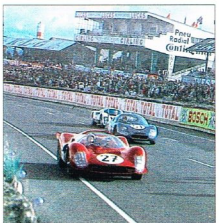
Motor:	central longitudinal, 12 cilindros en V a 60°, diámetro por carrera 77x71mm, cilindrada 3967,4 cm³
Distribución:	biárbol, 3 válvulas por cilindro (2 aspiración, 1 descarga)
Alimentación:	inyección indirecta Lucas
Potencia:	450 CV a 8000 rpm
Tracción:	trasera, cambio de 5 marchas
Cuerpo vehículo:	biplaza con chasis jaula de caños de acero y carrocería de aluminio
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos
Llantas:	Campagnolo en elektron, del. 9,5 pulgadas y tras. 11,5 pulgadas
Dimensiones:	4,19/1,81/1,00 m; distancia entre ejes (paso) 2,40 m
Peso:	800 kilos
Ejemplares producidos:	3 berlinettas y 1 spider, en 1967
Números de chasis:	0846 (nacida P3, transformada en Spider P4 por la Ferrari y utilizada oficialmente por la escudería), 0856, 0858 y 0860

El corte de la 330 P4 muestra una mecánica refinada que tenía, además, la ventaja de ser muy confiable.

co Scarfiotti, Lorenzo Bandini y Mike Parkes. También era nuevo el director deportivo, el periodista Franco Lini, que de aquella temporada guardó innumerables apuntes para escribir en el futuro...

EN LAS 24 HORAS DE DAYTONA, TRES FERRARI EN LOS PRIMEROS PUESTOS

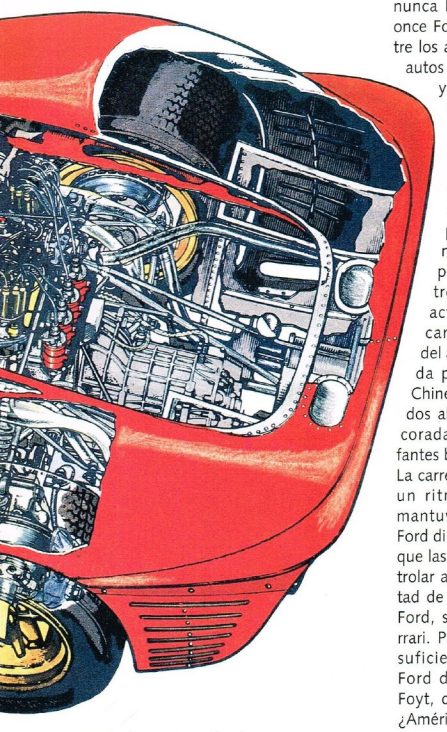
En las 24 Horas de Daytona, primera prueba del campeonato, la Ferrari presentó dos P4 oficiales y una cantidad de otras Sport en manos de escuderías privadas, mientras que la Ford inscribió seis autos oficiales. Pero al final de la carrera, fueron tres Ferrari las primeras en llegar: dos P4 y una (casi idéntica) 412P, que lo hicieron en formación, para devolverle la atención del año anterior a Ford. La foto de las tres Ferrari alineadas bajo la bandera a cuadros dio la vuelta al mundo.



En las 24 Horas de Le Mans no logra el éxito: la única nota desafinada de una temporada inolvidable.

EN LAS 12 HORAS DE SEBRING TRIUNFO LA FORD

Una revancha parcial llegó en Sebring, donde fue primero uno de los nuevos Ford MkIV. Pero fue un triunfo sin competencia, porque faltaron las P4 oficiales: el equipo estaba ocupado preparando las pruebas de Le Mans, donde las P4 dejaron atrás a todas las adversarias. En los 1000 Km de Monza las Ferrari tuvieron una victoria fácil, por la au-



sencia de los autos oficiales de la casa americana: las P4 conquistaron los dos primeros lugares.

Tras algunos problemas que frenaron las berlinettas modeneses en los 1000 Km de Spa y un accidente de Nino Vaccarella en la Targa Florio, la Ferrari surfrió un shock por la muerte de Lorenzo Bandini en el Gran Premio de Mónaco. También por esa razón se decidió concentrar todos los esfuerzos sólo en las 24 Horas de Le Mans.

En la carrera central de la temporada, ambas casas se presentaron con todo, como nunca había ocurrido antes: once Ford y ocho Ferrari. Entre los americanos había siete autos oficiales (cuatro MkIV y tres MkII) y cuatro GT40 de escuderías privadas. Por Ferrari hubo cuatro P4 oficiales, tres berlinettas y el spider, a las que se sumaron cuatro prototipos con motor monoárbol inscritos por escuderías privadas: tres 412P (es decir P3 actualizadas a P4 en la carrocería) y una 365P del año anterior, presentada por la NART de Luigi Chinetti y caracterizada por dos aletas sobre la cola decoradas con pequeños elefantes blancos.

La carrera tuvo desde el inicio un ritmo infernal, que se mantuvo hasta el final. Los Ford dirigían el baile, mientras que las P4 se limitaban a controlar a los adversarios. A mitad de la carrera, lideraba un Ford, seguido por varias Ferrari. Pero el esfuerzo no fue suficiente, porque ganó el Ford de Dan Gurney y A.J. Foyt, delante de dos Ferrari. ¿América derrota a Italia?

LA FORD GANO EN LE MANS PERO PERDIO EL MUNDIAL Y PORSCHE LLEGO SEGUNDO

Apesar del éxito en la prueba más importante del año, para la Ford el Campeonato terminó. Porsche encabezaba la tabla, tras cosechar incansablemente puntos, seguido de cerca por la Ferrari. Atrás, muy atrás, estaba la casa de Detroit, que decidió no participar en la última prueba, las 500 Millas de Brands Hatch. El circuito inglés parecía ideal para los Porsche, pero increíblemente gana la Chaparral tripulada por Hill-Spence, casi alcanzada por la P4 conducida por Chris Amon y el joven escocés Jackie Stewart, autor de un final verdaderamente entusiasmante.

Bandini prueba en Le Mans, en abril, antes del accidente.

Monza: las dos P4 y la Dino 206 S para los 1000 Km.

FERRARI ES CAMPEON Y LA P4 ENTRA EN LA LEYENDA

Así, Ferrari fue campeón del mundo de Marcas. Pero para la Ford y la casa de Maranello había llegado el momento de dejar el campo a una nueva generación de vehículos, porque desde el año 1968 se volvió a utilizar la cilindrada máxima de tres litros. Y fue así como la espléndida Sport 330 P4 entró directamente en el mundo de la leyenda.

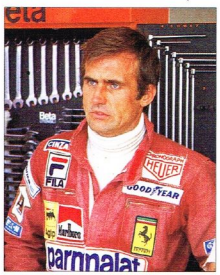
LOS NUMEROS DE LA 330 P4

- **4** *los ejemplares producidos*
- **5** *los resultados útiles en el Mundial de Marcas*
- **3** *los retiros en 13 participaciones*
- **12** *los pilotos oficiales que la manejaron en 1967*
- **24** *las bujías de encendido*
- **36** *las válvulas del motor*
- **100** *los centímetros de altura*
- **800** *los kilos de peso*
- **450** *los caballos de potencia máxima*
- **320** *los Km/h de velocidad máxima*

LOS PILOTOS

Carlos Reutemann, el heredero fallido de Fangio

Argentino, corrió con Ferrari en 1977 y 1978. Ganó 5 GP y conquistó un cuarto y un segundo puesto en los mundiales de F1. En 1979 le dejó el lugar a Scheckter, quien se coronó campeón.



El piloto argentino Carlos Reutemann con el buzo de la escudería Ferrari.

El Lole, un corredor extraordinario. Con un punto débil: el carácter. Fue eso lo que le impidió conquistar lo que su talento, con razón, pretendía: un título mundial. Pero la carrera de Carlos Reutemann, argentino de Santa Fe, nacido el 12 de abril de 1942, ofrece en los números un balance, de todos modos, positivo. Sus primeros éxitos fueron en la Argentina, donde logró tres títulos nacionales entre 1966 y 1968. Luego viajó a Europa, para participar en el campeonato continental de Fórmula 2, donde aprendió los secretos de las monoplazas al volante de un Brabham.

Carlos Reutemann brinda después de su victoria en un gran premio.

LA PRIMERA VICTORIA EN EL MUNDIAL DE 1974 CON LA BRABHAM

Concluyó el Europeo 1972 en el segundo puesto y ese mismo año, siempre con Brabham, le llegó el debut en Fórmula 1, justamente en el Gran Premio de Argentina, con la inmediata conquista de la "pole position" y la siguiente victoria en el Gran Premio de Brasil, prueba no incluida en el Mundial. Se quedó cinco temporadas con Brabham, tuvo su primera victoria en el Campeonato de 1974 y fue tercero en la clasificación final de 1975. Cuando lo llamó Ferrari, parecía en plena madurez, ya listo para la corona.

Llegó a Maranello al final del Mundial 1976, pero ya había conducido en 1973 los prototipos Ferrari.

DEBUTA CON LA FERRARI EN EL GRAN PREMIO DE ITALIA

Lauda todavía no se recuperaba del grave accidente sufrido en el Gran Premio de Alemania. Reutemann debutó en Monza, donde también se presentó Niki, milagrosamente recuperado, y la Ferrari participó con tres autos: Regazzoni, Lauda y Reutemann. Uno estaba de

Reutemann participó en 146 GP, y subió al podio en 45 ocasiones.

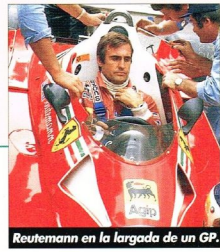
más, y será el suizo quien se vaya.

SE QUEDO DOS AÑOS EN MARANELLO Y GANO CINCO GRANDES PREMIOS

Carlos se quedó en Maranello por otras dos temporadas. Suficientes para sufrir un 1977 dominado por el austríaco (que le dejó un solo gran premio, en Brasil) y para recibir, a fin de temporada, al joven Villeneuve. El de 1978 parecía el año justo, ganó cuatro GP (Brasil, Inglaterra y los dos GP de Estados Unidos), pero perdió la disputa por el título. Terminó en el tercer puesto, detrás de los formidables Lotus de Andretti y Peterson. Luego se fue, precisamente a Lotus, convencido de haber elegido el auto más apto para sus ambiciones. Enzo Ferrari lo defi-

LA CARRERA DE CARLOS REUTEMANN

Carlos Reutemann (Santa Fe, Argentina, 12 de abril de 1942) disputó 146 GP de campeonato entre 1972 y 1982, logrando 12 victorias, seis pole positions, 22 largadas en primera fila, cuatro récords de vuelta en carrera. Subió al podio 45 veces. Veloz, preciso pero frágil en el carácter, a menudo se equivocó en la elección de la escudería. En 1981, con Williams, rozó el título mundial; en 1975 (Brabham), en 1978 (Ferrari) y en 1980 (Williams) cerró la temporada en la tercera posición.



Reutemann en la largada de un GP.

Carlos Reutemann en carrera entre las cerradas curvas del circuito urbano de Montecarlo.

nió "atormentado y tormentoso"; él sintió que ya no lo querían y dejó el lugar a Jody Scheckter quien, en 1979, ganó el título con la Ferrari.

La decisión de pasar al equipo británico resultó un error por partida doble. Mientras la Ferrari triunfaba sin él, Lotus perdía la superioridad que parecía inalcanzable para la competencia tan sólo un año antes. Luego de un 1979 sin gloria, Reutemann se mudó otra vez: dos años en Williams, donde obtuvo otras tres victorias (las últimas), pero sobre todo una mala relación con su compañero de equipo, el australiano Alan

Reutemann detenido en boxes.

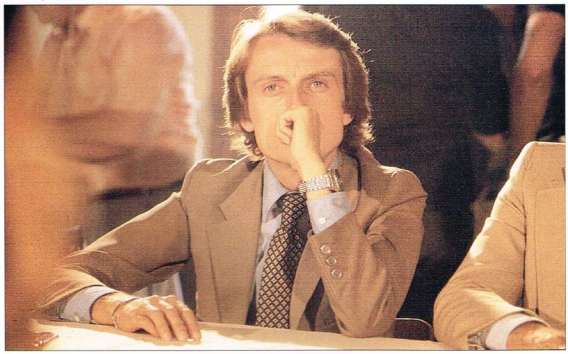
Jones, que no mostró ninguna intención de ayudarlo en la competencia por el título mundial de 1981. Lole perdió esa carrera por apenas un punto, a manos de Nelson Piquet. Disputó otros dos grandes premios en 1982, pero ya no tuvo ganas de seguir.

Reutemann se retiró, dedicándose a sus campos en Argentina. Luego ingresó en la actividad política, llegando a ser gobernador de su provincia y una figura "presidenciable".

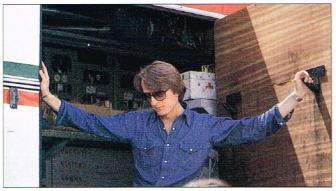
Pero cuando vuelve a la pista, quizá tan sólo para encontrar a algún viejo amigo, no puede dejar de sentir (como él mismo declara) una amargura que nunca pudo superar.

Luca de Montezemolo, el manager ganador

Después de las carreras en rally, en 1974-75 fue director deportivo del Equipo Carreras que, bajo su conducción, ganó el Mundial con Niki Lauda. Desde 1993 es el presidente de la Ferrari.



El joven director deportivo de la Escudería, Luca de Montezemolo, en una conferencia de prensa (arriba) y mientras baja del camión del Equipo de Carreras Ferrari de Fórmula 1 (abajo).



Tenía la misma cara angulosa de hoy, cuando llegó por primera vez al box Ferrari. Y de aquella etapa feliz y legendaria Luca de Montezemolo sigue hablando como de una época que lo entusiasma. La época que lo transformó de joven portador de un apellido ilustre en personaje del deporte y manager de la comunicación.

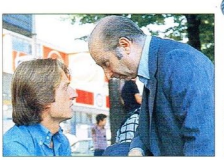
Los automóviles son un viejo amor, un amor profundo y auténtico de este boloñés nacido el 31 de agosto de 1947, amigo de Gianni Agnelli y apasionado del rally al punto de haber participado en alguna prueba con los Fiat, como coequiper de Urbano Rattazzi. Luego llegaron los estudios, la universidad, el Master en la Universidad de Columbia. Y, al final, Enzo Ferrari.

LLEGO COMO OBSERVADOR Y SE QUEDO COMO DIRECTOR DEPORTIVO

El Gran Viejo de Maranello lo tuvo primero como observador especial. Era 1973, y la Ferrari necesitaba de una pe-

Montezemolo con Enzo Ferrari y Niki Lauda.

El actual presidente de Ferrari en compañía de Niki Lauda, a la derecha, y del penta campeón del mundo Juan Manuel Fangio, abajo.



Luca de Montezemolo con el piloto suizo Clay Regazzoni.

queña revolución interna para salir de un período demasiado oscuro.

Montezemolo tenía tres nombres en estudio: James Hunt, Jean Pierre Jarier y Niki Lauda. Apostó al tercero, el menos previsible, aconsejado por Clay Regazzoni, que volvía a la Ferrari con la experiencia necesaria para una primera butaca. Así llegó Lauda.

CON NIKI NACIO ENSEGUIDA UNA GRAN SIMPATIA

También Lauda era muy joven y, como Montezemolo, encaraba una aventura decisiva. Entre los dos enseguida nació una formidable simpatía. Montezemolo, con el cargo de director deportivo, encontró un amigo, un campeón extraordinario y un auto excepcional, la 312 T proyectada por Mauro Forghieri.

EN 1974 REGAZZONI FUE SEGUNDO Y EN 1975 LAUDA FUE CAMPEON

Regazzoni fue derrotado por Fittipaldi en la carrera por el título de 1974, pero la imagen de la Ferrari volvió a brillar. Montezemolo, que saltaba de felicidad frente a la bandera a cuadros, que se peleaba con los policías en Montecarlo, que fue atropellado en los boxes, se transformó en un símbolo de victoria. En todo lo demás pensó Lauda, quien conquistó el Mundial 1975. La seguridad matemática llegó en Monza, el día que Regazzoni logró el único triunfo de la temporada.

Con Enzo Ferrari tuvo una relación serena y directa. Montezemolo dejó Maranello a fines de 1975, sustituido por Daniele Audetto, que heredó un auto ganador pero se encontró con muchos nostálgicos, incluyendo al propio Lauda.

LA CARRERA DE MONTEZEMOLO

Luca Cordero de Montezemolo (Bolonia, 31 de agosto de 1947) fue director deportivo de la Ferrari en los años 1974-75. La primera temporada terminó con un saldo de tres triunfos: Lauda en España y Holanda y Regazzoni, que llegó segundo en el Mundial, en Alemania. En 1975 Lauda se quedó con el título mundial con 5 victorias (Montecarlo, Bélgica, Suecia, Francia y EE.UU.). En dos años las Ferrari obtuvieron nueve victorias, 19 pole positions (18 con Lauda) y 27 largadas en primera fila. Hoy Montezemolo es presidente de la Ferrari.

LA FABRICA

La "sillería"

Es aquí donde nacen los tapizados de las deportivas de Maranello, rigurosamente en cuero inglés Connolly, cortado a mano por expertos artesanos. Es tal vez la sección más tradicional de la casa del Cavallino.

La denominación oficial en el interior de la fábrica es "Sillería" (taller de monturas), como si se tratara de un sector de un club de equitación. Por el contrario, se trata del taller donde se arman los tapizados de las Ferrari, autos bastante particulares ya que tienen un "caballito" sobre el capot.

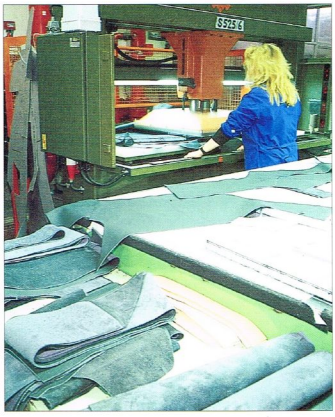
En la sección tapicería las únicas máquinas son las prensas hidroneumáticas, para los cortes en serie, y las máquinas de coser. Todo lo demás se hace a mano. Y cuando se dice todo lo demás, hay que entender los tapizados en cuero de las granturismo de Maranello. Se llega a niveles impensados de refinamiento, como en el caso de las butacas Racing con armazón de carbono para la F512 M y la F355, disponibles en dos talles diferentes y con apliques de tela de color.

Una vez cortado, el cuero es moldeado.

AQUI NACEN LAS BUTACAS RACING, F355 Y F512 M

Hasta la 348 (y para los modelos grandes hasta la Mondial), en la sección "sillería" se producían los asientos de todas las Ferrari. Hoy se realizan tan sólo los de la F355, además de las butacas especiales Racing y las de la F512 M.

En las Ferrari se usa exclusivamente cuero Connolly de primera calidad, es decir el cuero más lindo. Es cortado a mano por tres oficiales, expertos artesanos, que a menudo descartan partidas enteras de cuero que juzgan defectuosas. Por otra parte, en la Ferrari los parámetros de calidad son muy elevados y alcanza con una pequeña marca para que se decida no usar todo un corte de cuero. Con las prensas hidroneumáticas y con los moldes adecuados, se hacen las piezas pequeñas y medianas. La parte más difícil e importante es el tablero: no puede tener ningún defecto, porque su ubicación es demasiado visible. El corte es la primera fase del trabajo de creación de un tapizado Ferrari. La segunda es la costura, en la que se emplean máquinas de coser comunes, aunque a menudo es necesario el toque manual. Un trabajo para el que se requiere realmente



Los rollos de cuero Connolly están listos para ser cortados. Arriba, las butacas de la F355 y F512 M son cosidas a mano.

Cuidado artesanal en todas las fases del trabajo.

una gran habilidad es la confección de la bocha de la palanca de cambio, un pequeño *capolavoro* de artesanía.

CON EL CUERO SE TAPIZAN BUTACAS, PUERTAS Y TABLEROS

La tercera fase del trabajo de tapicería es el revestimiento del armazón, que puede ser el panel de una puerta o del tablero. El esqueleto puede ser de aluminio, resina o poliuretano. Para las piezas que lo necesitan, el cuero es adelgazado para permitir un trabajo más fácil y para que se adapte mejor al perfil que tiene que recubrir. Los instrumentos de trabajo son las tijeras, los trinchetes, las herramientas especiales que sirven para darle forma a los pliegues del cuero, los martillos de goma (para achatar las costuras), el pegamento y las máquinas de coser.

Las piezas más pequeñas son cortadas con una prensa neumática.

MUCHOS COLORES DISPONIBLES, DEL CELESTE AL VERDE

En los últimos años hubo una pequeña revolución en la sección: la cantidad de colores disponibles para los tapizados de las Ferrari creció notablemente.

A diferencia del pasado, ahora se pueden pedir los interiores en cuero celeste, verde, marrón, cuero Ginebra, azul oscuro. Sin embargo, los colores más pedidos siguen siendo los clásicos: el beige (sobre todo en la 456 GT) y el negro (más deportivo y por eso más indicado para la F355).

19 HORAS PARA EL TAPIZADO DE UNA F355

En la tapicería trabajan 27 personas, de las que sólo cuatro son hombres. El horario de trabajo es de 8.10 a 12.10 (para escalonar los turnos del comedor con las otras secciones) y de 13 a 17, cinco días por semana. Para realizar el tapizado completo de una Ferrari se necesitan no menos de 19 horas de trabajo.

LOS CLUBES DE HINCHAS

Ferrari Club Maranello

A pocos metros de la fábrica donde nacen las "rojas" está uno de los clubes con mayor número de socios, en el que todos se pueden inscribir.

Luciano Pavarotti y Juan Manuel Fangio fueron socios honorarios.

No podía faltar, precisamente en la ciudad que vio nacer los autos de carrera más famosos del mundo, un Club Ferrari. Fundado en septiembre de 1967 y reconocido oficialmente recién en 1983, el Ferrari Club Maranello es uno de los que tienen mayor cantidad de socios: supera el millar, de los cuales, más de doscientos poseen autos del Cavallino y por lo menos cien son extranjeros.

El carnet de socio honorario fue concedido a personajes singularmente atípicos en el mundo del automóvil, como el papa Karol Wojtyla o el cantante lírico Luciano Pavarotti, así como a campeones de la talla de Juan Manuel Fangio y Froilán González. Cada dos años, desde 1990, se realiza la jornada especial "Todos juntos a Maranello", en cuyo transcurso los socios propietarios de una Ferrari permiten a grupos de discapacitados alcanzar el sueño de una vida: subirse a un auto del Cavallino para disfrutar de un inigualable paseo por la campiña emiliana. Normalmente este evento se desarrolla durante el mes de abril.

El Papa con los socios del Club.

LOS DOMINGOS SIN GP EL CLUB ESTA ABIERTO PARA TODOS

No faltan, obviamente, otras actividades; de ellas, las más comunes son las exposiciones. Los domingos en los que no están programadas carreras de F1, el Ferrari Club Maranello abre su sede a los turistas y a quienes no son socios: en estas ocasiones, y a diferencia de los otros clubes, que no lo permiten, el Club invita a disfrutar de un vaso del exquisito vino emiliano "lambrusco", aunque las rojas estén pasando por momentos particularmente difíciles. Tratándose de un club de hinchas de Ferrari, muchas energías se destinan a organizar viajes a los circuitos de la Fórmula 1 de todo el mundo. Desde 1989 el Club publica (tres veces por año) la revista *Maranello News Magazine*, en la que tienen espacio nombres célebres de la historia Ferrari, como Guido Borsari, Ermanno Cuoghi y Guido Benassi.

A la izquierda, una reunión del Ferrari Club Maranello en la pista de Fiorano. En la foto de abajo, desde la izquierda: Gigi Villoresi, Jean Todt, René Arnoux, el presidente del Club, Alberto Beccari, y Froilán González, sentado.

DIRECCIONES Y PRECIOS

Ferrari Club Maranello, Viale Dino Ferrari 96, 41053 Maranello (Modena), Italia. Te. 0039-0536-942313. La cuota anual es de 30 mil liras (unos 18 dólares), de la que una parte se utiliza para fines humanitarios. El Club está frente al monumento de Villeneuve.

LIBROS

Pilotos, qué gente

Es el último libro de Enzo Ferrari, para quien escribir era una gran pasión. En esta obra bosquejó los perfiles de los campeones que corrieron para su escudería. Algunas ediciones son muy difíciles de conseguir: pueden encontrarse en los mercados o en lugares especializados como la Librería Autódromo, en Monza.

PILOTOS, QUE GENTE

De Enzo Ferrari
Primera edición
Fuera de mercado
RARO
Valor: 250000 liras
(140 dólares)

Con una tirada de 2500 copias, terminado de imprimir el 30 de noviembre de 1983 por cuenta de Enzo Ferrari, el primer *Pilotos, qué gente* tenía una tapa en blanco y negro que reproducía un detalle de la Ferrari de Hawthorn en las Mil Millas. En 1984 siguió una segunda edición en inglés, impresa en 2500 copias que no se pusieron a la venta, hoy muy rara y cotizada cerca de 400 mil liras (unos 220 dólares).

PILOTOS, QUE GENTE

De Enzo Ferrari
Tercera edición
Editorial Conti
FACIL
Valor: 120000 liras
(70 dólares)

La Editorial Conti le compró a Ferrari los derechos del libro y en diciembre de 1985 lo puso a la venta. La tirada fue de 3000 ejemplares: el contenido era idéntico al original y la tapa era roja. A esta edición le siguió una especial, realizada por cuenta de la Fundación Cartier a mediados de 1987 y que fue vendida en Francia en pequeño número de copias, que hoy tienen un valor de cerca de 400 mil liras (unos 220 dólares).

PILOTOS, QUE GENTE

De Enzo Ferrari
Cuarta edición
Fuera de mercado
RARO
Valor: 350/400000 liras
(190-200 dólares)

En diciembre de 1987 Ferrari reeditó el libro, con una tirada limitada de 2500 copias –que no se pusieron a la venta– y tapa en colores. El dibujo fue de Antonio De Giusti, que retomó la foto de la primera edición. De Giusti fue durante años el ilustrador preferido por Ferrari para muchos folletos de venta y para las tapas de los hoy rarísimos *Anuarios Ferrari*, sobre la historia de las competiciones de la Escudería.

PILOTOS, QUE GENTE

De Enzo Ferrari
Quinta edición
Editorial Conti
FACIL
Valor: 90000 liras
(50 dólares)

La quinta edición fue idéntica a la cuarta pero esta vez se vendió al público. El prefacio era de Piero Lardi Ferrari, hijo del Commendatore. A esta edición le siguió una sexta, la última, con la misma tapa, pero impresa en 2500 copias nuevamente fuera de mercado. El prefacio fue otra vez de Piero Lardi Ferrari, quien además encargó esa nueva edición, más cara (400/450 mil liras, 220-250 dólares), de la obra de Enzo Ferrari.

Todas las Ferrari ganadoras en Le Mans

Son menos de 50 los modelos de las rojas ganadoras en las 24 Horas más famosas del mundo.

La primera Ferrari capaz de imponerse en Le Mans fue la 166 MM conducida por Luigi Chinetti y lord Seldson en 1949, reproducida en escala 1/43 por primera vez en gran serie en 1994 por la Art Model de Pesaro. Se trata de una preciosa miniatura, fiel al original hasta en los detalles más pequeños.

LA 166 MM DE 1949 TAMBIEN EN REPRODUCCIONES DE LUJO

Entre los modelos de producción más limitada, la 166 MM de Chinetti-Seldson fue reproducida también por la inglesa John Day, que en el otoño de 1972 puso en venta un kit en metal blanco bastante rudimentario. En 1991 fue el turno de la casa francesa AMR, que presentó un pequeño cofre que incluía, además de la 166 MM, también una 250 LM. La casa italiana BBR realizó una 166 MM particularmente precisa, con amplio empleo de fotoincisiones para reproducir hasta los más pequeños detalles.

La 375 Plus que González y Trintignant llevaron a la victoria en las 24 Horas de Le Mans de 1954 fue realizada en escala 1/43 por Top Model de Nápoles, que en 1993 lanzó un modelo de la victoriosa 375 número 4 con detalles de buena calidad y capot que se abre. De la 375 Plus es posible todavía encontrar algunos modelos 1/43 en kit para armar de las casas francesas Starter y Record y de la inglesa John Day (hoy fuera de producción) y Western Models. En 1958 las 24 Horas de Le Mans fueron ganadas por Oliver Gendebien y Phil Hill al volante de la 250 Testa Rossa número 14, de la que existe un modelo de discreta calidad de la Progetto K. Existen también kits de la francesa Starter (seguramente los mejores de la Testa Rossa), de la californiana Precision Miniatures y de la italiana FDS.

LA TESTA ROSSA DE JOHN DAY ES UNA PIEZA DE EPOCA

La 250 Testa Rossa ganadora con Paul Frère y Oliver Gendebien en 1960 fue propuesta en escala 1/43 por la Brumm en 1983, que realizó una miniatura bien lograda en los detalles, pero con proporciones no perfectas. Para quien busca la pieza de época se puede recomendar el kit de John Day que apareció en 1972 y fue relanzado en 1979 en la serie Equipe con alguna mejora, como los neumáticos de caucho. Aún más fiel al original es el kit de armado y resina de la casa

pilotos tenían sobre el asiento izquierdo y que incluía una linterna y una pala para, eventualmente, sacar el auto de la arena que en aquel entonces se ubicaba al exterior de las curvas. Dos alternativas a este kit son los modelos de la serie Equipe firmados por John Day y por Starter.

LA MEJOR 275 P SE PRODUCE EN FRANCIA

Para la 275 P número 20 de Jean Guichet y Nino Vaccarella, primeros en Le Mans en 1964, la selección es limitada: el mejor modelo es el kit de la BAM-X de André Marie Ruf, mientras que en niveles inferiores se ubican los kit de armado de Starter y de John Day.

La 250 LM número 21 de Gregory-Rindt, que ganó en el año 1965 con los colores de la NART, conquistó la última de las nueve victorias que obtuvo Ferrari en Le Mans desde 1949 hasta 1995 (y la sexta consecutiva de una serie iniciada en el año 1960). La 250 LM fue reproducida por las casas francesas Automany, BAM-X, Starter y por la italiana BBR. El modelo realizado por esta última se ubica en la cúspide de la clasificación reservada a las 250 LM, aun cuando el kit requiere manos expertas.

francesa Starter, muy rica en detalles.

De las Ferrari ganadoras en 1961 y 1962 existe una generalizada carencia de modelos en gran serie y para poder encontrar algo es necesario dirigirse a la francesa Starter, que realizó en 1984 la 250 TR/61 de Hill-Gendebien, primera en la llegada con el número 10. De este modelo fue inicialmente producida una serie limitada de ciento cincuenta ejemplares, con base de madera y vidrio, que fue seguida pocos meses después por un kit más económico.

De la 330 TRI, que Hill y Gendebien condujeron al triunfo en 1962, año en el que debutó la 250 GTO, la oferta es todavía más pobre: el único modelo de buena calidad, en escala 1/43, es el de Starter, disponible en kit o ya armado (este último se vende sólo en el negocio parisino BAM), mientras que las propuestas de John Day y Western Models son bastante mediocres.

Asimismo, se vuelve a hablar de miniaturas de alto nivel con la 250 P número 21, con la que se impusieron en 1963 Lorenzo Bandini y Ludovico Scarfiotti. Un kit de André Marie Ruf (AMR) es tan perfecto que reproduce hasta la caja de emergencia que los

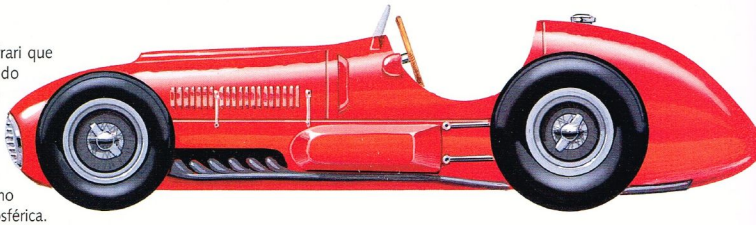
DONDE COMPRAR

***Brumm**: via Lomazzo-Bizzarrone, 22060 Oltrona S.Mamette (CO). Tel. 031/931772. **Art Model Ferrari story**: via Toscana, 85 - 61100 Pesaro. Tel. 0721/452413. **BBR Promotion**: via Grieg, 53/B - 21047 Saronno (VA). Tel. 02/9624516. **Top model collection**: via Cupa Terracina, 33 - 80125 Napoli. Tel. 081/624947. **FDS**: via Cupa Terracina, 33 -80125 Napoli Tel. 081/624947.*

Abajo, desde la izquierda, Ferrari 375 Plus victoriosa en Le Mans en 1954, 250 TR 1958, 250 TR 1960, 166 MM 1949. Arriba, la 250 TR de 1960 con capot y tapa de baúl desmontable.

1950 275 F1: LA PRIMERA FORMULA 1

La 275 F1 es la primera Ferrari que participó en el recién nacido Campeonato Mundial de F1. Corrió desde el GP de Bélgica de 1950. El motor no estaba sobrealimentado como el de la primera monoplaza Ferrari, la 125 F1, sino que tuvo alimentación atmosférica. La 275 no fue capaz de contrarrestar el poder de la Alfetta 158, Maserati y Talbot-Lago, en especial en los circuitos veloces en los que se necesitaban potencia y velocidad en las largas rectas.

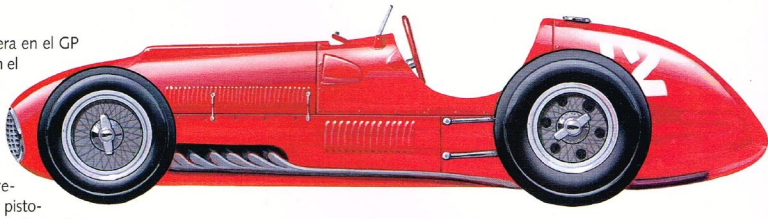


Motor:	12 cilindros en V a 60°, anterior y longitudinal, 72x68 mm, 3322,3 cm³, block en aleación liviana, compresión 10:1
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	tres carburadores doble cuerpo
Potencia:	300 CV a 7300 rpm

Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de sec. rectangular
Tracción:	trasera, cambio de cuatro marchas
Suspensiones:	del. independiente, tras. puente De Dion
Frenos:	tambores
Dirección:	tornillo sin fin
Peso:	850 kilos

1950 340 F1: UNA MONOPLAZA DE TRANSICION

La 340 F1 debutó en carrera en el GP de las Naciones, pero ya en el GP de Francia el motor de la 340 fue montado sobre la 275. El nuevo propulsor tuvo una cilindrada aumentada hasta los 4,1 litros, gracias al incremento del diámetro de los pistones. El resultado de mayor relieve de la 340 fue el tercer lugar de Taruffi en el GP de España, detrás de Ascari y Serafini con la 375. La 340 fue un paso intermedio entre la 275 y la 375.

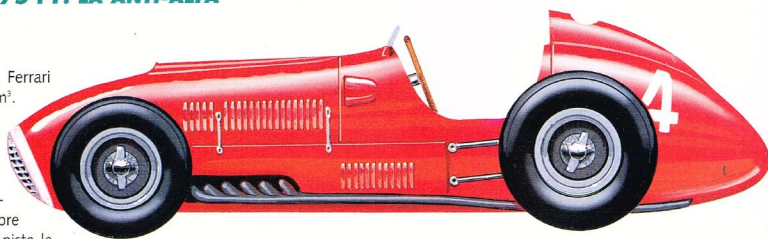


Motor:	12 cilindros en V a 60°, anterior y longitudinal, 80x68 mm, 4101,6 cm³, block de aleación liviana, compresión 12:1
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	tres carburadores doble cuerpo
Potencia:	335 CV a 7000 rpm

Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de sec. rectangular
Tracción:	trasera, cambio de cuatro marchas
Suspensiones:	del. independiente, tras. puente De Dion
Frenos:	tambores
Dirección:	tornillo sin fin
Peso:	850 kilos

1950 375 F1: LA ANTI-ALFA

Fue la máxima expresión Ferrari de la fórmula de 4500 cm³. El motor de la 375 F1 fue vuelto a proyectar por Lampredi, en función de la aspiración atmosférica. También fueron realizadas mejoras sobre el chasis. La 375 bajó a pista la primera vez en el GP de Italia de 1950. Corrió, potenciada hasta los 380 CV, también en 1951, cuando ganó tres GP y se transformó en la adversaria más peligrosa para las Alfetta 159.



Motor:	12 cilindros en V a 60° anterior y longitudinal, 80x74mm, 4493,7 cm³, block en aleación liviana, compresión 11:1 (12:1 en 1951)
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	tres carburadores doble cuerpo
Potencia:	350 CV a 7000 rpm (380 CV en 1951)

Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de sec. rectangular
Tracción:	trasera, cambio de 4 marchas
Suspensiones:	del. independiente, tras. puente De Dion
Frenos:	tambores
Dirección:	tornillo sin fin
Peso:	850 kilos

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Patrick Tambay sobre la Ferrari 126 C2 en el GP de Inglaterra de 1982, en el circuito de Brands Hatch: al final llegó tercero.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

Formula 1: 312 T,
el arma ganadora de Niki Lauda

250 GTO, la granturismo
que ganó todo

F50, la Ferrari de serie
más veloz de los años Noventa

Galería Ferrari, el museo más
cercano a la casa de Maranello